IL RISCATTO DELLE FERROVIE *

ALLA SOCIETÀ DI LETTURE E CONVERSAZIONI SCIENTIFICHE DI GENOVA

Prima Riunione

La sera del 2 febbraio corrente si radunava in Genova la società di letture e conversazioni scientifiche, allo scopo di discutere la convenienza, o meno, per parte del governo di effettuare il riscatto delle ferrovie italiane e di quindi assumerne lo esercizio a conto e rischio dello Stato.

L'importanza speciale dell'argomento avea chiamato all'adunanza molte distinte individualità del fòro, della cattedra, delle pubbliche amministrazioni, disposte a scendere nell'arringo, o a tener parte di giudici in quel torneo.

Aperta la seduta il presidente della Società, dà la parola all'ingegnere Vilfredo Pareto promotore della conferenza.

Pareto. — È una questione, signori, lungamente discussa e mai risoluta, quella di sapere a chi conviene meglio che appartenga la proprietà e lo esercizio delle ferrovie, se cioè ai privati, od al Governo.

In Inghilterra, il paese classico delle ferrovie, dove assai prima che Roberto Stephenson [1] lanciasse sui regoli di ferro la poderosa macchina a vapore, già erano in uso pei rotabili comuni le vie di ferro, si cominciò dalla libertà assoluta senza restrizioni, senza sottointesi. La società esercente, era libera nel determinare le tariffe, i treni, gli orari, libera di accettare o respingere i veicoli che i terzi chiedevano di far transitare per le sue linee, se essa non credeva suo vantaggio il consentirlo, e parlamento e tribunali piegavano il capo dinanzi a questo assoluto esercizio d'un diritto, chè le leggi inglesi han rispettato sempre e fino allo scrupolo, il diritto di proprietà.

* « L'Economista », 14 gennaio 1876, pp. 165-169 e 20 febbraio 1876, pp. 201-203. La cronaca è opera del Pareto.

1. George Stephenson, ingegnere inglese, 1781-1848, considerato l'inventore delle locomotive a vapore.

Più tardi moltiplicati i commerci, i rapporti da paese a paese, il Governo si vide costretto dalla necessità delle cose a transigere alquanto sulle idee prima seguite e un atto del parlamento stabilì sopra ogni linea, treni, di velocità minima, i quali dovessero fermarsi ad ogni stazione ed avere carrozze di ogni classe, ma in compenso determinò, che questi treni andassero esenti da ogni imposta.

Così si andò proseguendo nel Regno Unito fino al dì d'oggi, e quando gli accidenti moltiplicati, la complicazione nel servizio causata dal numero stragrande delle società, sembrarono richiedere un più diretto intervento del Governo nelle cose ferroviarie, si pose innanzi l'idea del riscatto delle linee, giacché altrimenti non si vedea con qual veste potesse il Governo intervenire in cosa riconosciuta interamente di dominio privato. La idea fu accolta da taluni con favore, da altri, e sono i più, con ripugnanza, sicché fino al dì d'oggi non ha preso ancora una forma concreta.

Ma se in Inghilterra il pensiero di riscattare tutte le principali linee ferrate suscitò un turbine di proteste ed assunse le proporzioni d'una vera questione sociale, nel continente la cosa non sarebbe andata così, giacché ivi la condizione delle società assuntrici è ben differente. Là le società sono in possesso d'un pieno diritto di proprietà, mentre al di qua della Manica esse non sono che concessionarie per un numero d'anni limitato, e allo spirare di quel tempo, perdono tutti i loro diritti, non hanno più esistenza giuridica. Se quindi in Inghilterra il riscatto assumeva l'aspetto di una vera espropriazione forzata, nel continente, e specialmente in Italia, esso non sarebbe che l'abbreviazione d'un contratto di affitto, sulla cui legittimità in tesi astratta non si può discutere, e che solo puossi giudicare dal punto di vista della opportunità finanziaria.

Posta così la questione, l'oratore entra ad esaminare se anche accettato come conveniente ed opportuno il riscatto si debba ammettere che lo esercizio delle linee rimanga allo Stato.

A questa domanda, continua l'ing. Pareto, rispondono i più, che il lasciare al Governo l'esercizio delle strade ferrate è estremamente pericoloso dal punto di vista economico, sia perché il maggiore, o minore introito di esse farà oscillare la rendita, costituendo questo introito medesimo un elemento variabile nel

bilancio dello Stato, e sia perché il Governo conosciuto per un cattivo amministratore, non potrà esercitare le linee colla stessa economia delle società, e quindi l'aumento di spese produrrà una diminuzione di reddito.

I fautori del riscatto osservano per contro, essere bensì vero che il Governo non si mostri sempre oculato amministratore, ma ciò essere specialmente avvenuto in cose e provvedimenti riguardanti la Marina e la Guerra, nei quali il pubblico non potea esercitare il suo sindacato, e i di cui inconvenienti non si rivelano che al momento dell'urto, della mischia, quando cioè ogni riparazione è impossibile: ma in fatto di un esercizio di strade ferrate, la faccenda essere ben differente, e le osservazioni, i reclami del pubblico essere sempre possibili, ed essere quindi certo che l'amministrazione ne farebbe suo pro fino a raggiungere la esattezza desiderabile: che d'altra parte e specialmente in Italia, le società assuntrici di ferrovie hanno fatto tanto cattiva prova che non è a temersi si abbia molto da perdere nel cambio.

A queste obbiezioni l'ing. Pareto risponde: essere vero, almeno in parte, che le società tra noi hanno fatto cattivi affari, ma ciò essere in gran parte derivato dai termini assurdi delle loro concessioni, in forza delle quali, l'aumento di lavoro rispondeva per esse ad aumento di perdita. E qui cita esempi desunti dalla storia specialmente della società delle Romane e di quella delle Meridionali, le quali appunto perdevano il giorno in cui il movimento delle linee cominciava a salire e toccava un certo limite, mentre non lavorando scemano almeno l'interesse legale dai loro capitali.

L'affidare al governo l'esercizio di tutte le ferrovie della penisola è un aumentare economicamente la sua importanza, il suo potere, la sua influenza, è un dargli una falange di impiegati, una nuova e numerosissima burocrazia, la quale posta così in mano ad un partito, che tale è il Governo nei paesi retti a sistema rappresentativo, può divenire un pericolo ed una minaccia per la libertà delle minoranze.

Lo so, che i fautori di quelle teorie [2] che la Germania c'invia rinnovellate non s'impauriscono a questi turbini che s'addensano,

2. Qui accenna alla Scuola storica, su cui P. si soffermerà a lungo l'anno seguente. Cfr. *SS*, pp. 127-152.

giacché essi dicono che il Governo siamo noi, e che quindi è assurdo e ridicolo il temere di noi stessi; ma, malgrado questo ottimismo, io lo ripeto, il governo è la espressione non di tutto il paese, ma di una maggioranza, e le maggioranze nell'epoca nostra sono i soli tiranni che dobbiamo ancora temere, giacché una oligarchia, o l'assoluto governo d'un solo, più non reggerebbero all'impeto demolitore dell'opinione pubblica.

Affidiamo dunque l'esercizio di tutte le linee allo Stato, ed esso si troverà per prima cosa costretto per ragioni politiche ad abbassare le tariffe, giacché sulle linee Meridionali, dove oggi pagano quattro, non potrà imporre le tariffe dell'Alta Italia che rispondono a 7½. Poi, le pressioni di gruppi parlamentari lo costringeranno a moltiplicare treni, a stabilire prezzi di favore per i prodotti speciali di un determinato paese e il risultato di tutto questo sarà, che allo stringer dei conti l'introito non avrà pareggiato la uscita e il contribuente dovrà portare il peso del favoritismo governativo.

Si è detto che ai possibili errori riparerà il sindacato del pubblico, ma quale garanzia abbiamo noi della efficacia di un sindacato siffatto? È nella natura dell'uomo di non voler riconoscere i propri sbagli, e la burocrazia non fa al certo eccezione a questa regola. E quando ciò avvenga a chi ricorrerà il pubblico per avere giustizia? Finché lo esercizio era in mano a società di privati esso aveva nel Governo un tutore, un aiuto; mutiamone la natura, facciamone un intraprenditore e al pregiudicato non resterà che la via poco efficace di un'interpellanza in parlamento.

È vero che il Piemonte per molto tempo e con lode esercitò le sue strade ferrate. Ma allora esse abbracciavano una zona ben limitata, erano affidate ad un solo, la cui azione si era in certo qual modo lasciata libera per intero; ma oggi lo esperimento non potrebbe ripetersi.

Nelle linee calabro-sicule costruite dal Governo direttamente si ebbero tronchi interi franati, ponti metallici spezzati al momento della prova, mentre non vi è ingegnere ai nostri giorni che non sappia determinare *a priori* il rapporto tra il peso e la resistenza d'una travata metallica. Sulle romane che oramai sono del governo il direttore dell'esercizio voleva imporre all'inge-

gnere del materiale assi di ferro invece d'acciaio sotto il pretesto che il primo di questi materiali è più resistente del secondo.

E poi il Governo, costrettovi dalle leggi dello Stato, dovrebbe ad ogni momento, per ogni fornitura, servirsi del sistema degli appalti, sempre più gravosi per esso di quello che nol sieno per le società private. Nell'inchiesta industriale l'ing. Cottrau ebbe a dire che esso deve chiedere allo Stato dal 30 al 39 per cento di più dei prezzi che fa alla società delle Ferrovie Meridionali, giacché il Governo gli impone il vincolo d'una grossa cauzione, e gli fa attendere lungamente il saldo dei suoi conti, mentre la società non esige deposito, gli paga un terzo all'atto della commissione e il residuo un mese dopo la consegna.

Del resto tutti questi inconvenienti si verificano in Francia come in Italia.

Non è per colpa dei nostri politici, o dei nostri impiegati, ma sibbene della natura delle cose; l'ente governo ha troppi affari sulle braccia perché possa sbrigarli bene e sollecitamente; e poi esso deve innanzi tutto osservare le regole di giustizia, giustizia nelle aste, giustizia nella scelta degli impiegati; esso deve seguire delle norme inflessibili se vuol adempiere la sua missione di Stato, mentre le società non devono badare che all'utile proprio ed a scegliere quindi quel fornitore, o quell'impiegato che possono produrre meglio ed a miglior mercato.

Ed è per tutte queste ragioni che io ha accennate piuttosto che svolte, che parmi poter conchiudere, che anche accettata l'idea del riscatto, le ferrovie debbono venire affidate, mercé un contratto di affitto, a società private onde ne curino l'esercizio a loro rischio e per loro conto.

Certo che le condizioni di questo affitto non debbono essere uguali a quelle in vigore attualmente e che, giova il dirlo, sono pessime. Sia positivo e rigoroso il contratto, ma il principio ispiratore ne sia la libertà e la responsabilità dei nuovi enti sociali. Le società siano tenute a indennizzare i privati per lo smarrimento, il ritardo nella consegna delle merci, per i ferimenti, le disgrazie, gli accidenti d'ogni natura; ma che esse possano muoversi, iniziare riforme, vivere insomma di vita autonoma, mentre fino ad oggi furono bambini stretti tra fascie omicide.

Soltanto così potranno aversi società veramente responsabili, mentre col sindacato come lo esercita oggi il governo questa re-

sponsabilità non esiste che di nome, e mancherebbe del tutto, il giorno in cui lo Stato si assumesse il diretto esercizio delle strade ferrate.

La stessa azione giudiziaria sarebbe più incerta e inefficace verso di esso, giacché il postulante impaurito al pericolo di vedersi sorgere dinanzi un conflitto di giurisdizione non saprebbe se rivolgersi per un compenso di danni al Governo amministratore, o al Governo commerciante e vetturale. Nel Belgio, dove lo Stato esercita qualche tronco di ferrovie, si è determinato che il governo fa atto di amministrazione nel trasporto delle persone, e atto di commercio quando trasporta le mercanzie.

Ed ora riassumendo quanto dissi, mi pare che di fronte ai molteplici inconvenienti ai quali darebbe luogo lo esercizio delle ferrovie per parte dello Stato si possa stabilire: essere il riscatto una questione di opportunità, ma una volta compiuto, doversi affidare lo esercizio delle linee a compagnie private e regolarlo sulle basi di molta libertà concessa dal governo alle società e di una severissima responsabilità di queste di fronte ai cittadini ai quali sarebbe aperta la via dei tribunali (*vivissimi e prolungati applausi*).

Presidente. — Ringrazio a nome della società il consocio ing. Pareto per la bellissima dissertazione da lui fatta. Esso ha perfettamente corrisposto all'aspettativa di tutti e di questo son prova gli applausi che ne hanno accolto le conclusioni.

Prof. Ponsiglioni. — Dopo la esposizione felicissima fatta dall'ing. Pareto dei motivi che sconsigliano dall'affidare allo Stato lo esercizio delle nostre strade ferrate, io non avrei presa la parola, giacché parmi che poco possa aggiungersi. Vi è un punto però sul quale avrei desiderato di veder meglio fissata l'attenzione di questa adunanza e questo punto riguarda la opportunità del riscatto. Riscattare le ferrovie, esporsi al rischio di perdite quasi sicure, col bilancio che s'avvicina, ma che ancora non ha toccato il pareggio, colle finanze oberate da debiti enormi, coll'Italia dissanguata da imposte, mi pare imprudente e riprovevole. In Inghilterra, il paese che pure ci avanza di tante cose se ne parla da trentacinque anni di questo riscatto eppure non si è saputo ancor decidersi, e muovere un primo passo; vi si prepara la Germania, ma per ragioni politiche e con le finanze impinguate dall'indennità della guerra di Francia.

Praticamente per me tra il riscatto e l'esercizio per parte dello Stato, non so veder differenza, un atto deve necessariamente seguire l'altro, se deve badarsi ai sintomi dei tempi. Dalla Sprea è venuto sino a noi, un soffio favorevole all'onnipotenza dello Stato. L'onorevole Luzzatti, recentemente a Parigi in una adunanza di economisti, parlò di questo soffio e disse quali simpatie avesse destato in Italia; parlò dei peccati veniali in cui eran caduti i seguaci di questa nuova scuola che in lui riconosce il suo corifeo, ma se noi possiamo perdonargli questi peccati veniali, non so qual sacerdote possa assolverlo da questo del riscatto, che me lo permetta il Luzzatti, sarebbe un vero peccato mortale.

Si vuol fare dello Stato un nuovo mostro, un amalgama del favoleggiato Briareo dalle cento braccia e dell'Argo dai cento occhi, un mostro che tutta abbraccerebbe l'Italia e che niun sa dove si arresterebbe nelle sue smanie d'invadere.

Il Marchese Camillo Pallavicini crede che lo statuto sia la norma per sciogliere l'odierna questione. Crede che l'esercizio delle ferrovie sia una delle attribuzioni del potere esecutivo, e il sindacato ne spetti al parlamento.

Deputato Francesco Genala. — Risponderò poche parole al socio Pallavicini e mi limiterò a dirgli che trovo un gran salto nella sua argomentazione, quando dal fatto positivo delle disposizioni del nostro statuto, ci tragge la conseguenza che debbasi concentrare nel capo del potere esecutivo il servizio ferroviario. Ma ammessa questa illazione, per voler esser logici converrà dunque affidare pure a questo potere tutti i traffici, tutto il movimento del credito, tutte le manifestazioni della vita economica, il che è semplicemente un assurdo. In quanto alla questione del riscatto e dello esercizio delle strade ferrate, io credo assolutamente si debbano combattere entrambi. Il danno alle finanze dello Stato deriverebbe non meno dall'esercizio che dal riscatto; e per di più riscattando le strade diminuirebbe lo interesse nella società esercente a dare larghi frutti, a migliorare il servizio ed a conservare in buono stato quel capitale fisso, che è costituito dalla linea, dai ponti, dai tunnels.

Io combatto la idea del riscatto, anche perché ben m'intendo che i nostri uomini politici una volta operato questo riscatto, si varranno delle ragioni di convenienza da me sopra indicate per esercitare queste strade ferrate, come del resto già hanno detto

di voler fare. L'Italia, o signori, è satura d'imposte, eppure mentre Tantalo novello essa agogna al pareggio, che sempre le sfugge dinanzi, il Ministero ci propone senz'altro un affare, che gli Inglesi chiamerebbero un salto nel buio.

È uno studio curioso quello del proceso mentale con cui si giunse fino a formulare queste audaci ed inconsulte proposte. Dapprima avevamo delle convenzioni colle società esercenti, convenzioni che il mio amico Pareto ben vi ha dimostrato quanto fossero cattive ed assurde. Queste convenzioni non tardarono a portare i loro frutti, e prime le Romane si trovarono al punto di non poter proseguire nel loro esercizio. È allora che si pensò al riscatto e si formulò il pensiero di affidarle ad una nuova società nella quale sarebbero entrate pure le Meridionali.

Più tardi, abbandonato il primo concetto, si disse, riscattiamo pure le Meridionali, e un progetto in questo senso fu presentato alla Camera ed ancora si rimane attendendo la discussione.

Su questo, ecco che come una bomba scoppia l'annunzio della convenzione di Basilea, e la notizia che il Governo si proponeva di esercitare da per sé tutte, o quasi tutte le linee della penisola.

È così che da un fatto logico e naturale quale era quello del riscatto delle Romane verso le quali lo Stato è creditore di molti milioni, si giunse all'assurda idea dello esercizio governativo che io non esito a dichiarare un pericolo gravissimo per lo Stato (*applausi prolungati*).

Presidente. — Credo che potrebbe giovare alla discussione, il conoscere con esattezza la cifra delle sovvenzioni che lo stato paga attualmente alle diverse società ferroviarie e quindi prego il prof. Virgilio a volerle indicare, qualora ci l'abbia presente alla memoria.

Virgilio. — Credo siano 55 milioni all'anno. Del resto io non penso si debba in tesi assoluta condannare il riscatto e nel caso nostro la condanna, o l'approvazione parmi debba dipendere dal prezzo al quale questo riscatto sarà convenuto. È inutile voler stabilire una regola generale; la teoria economica delle ferrovie ancora non è stata formulata e si hanno esempi di cattive e di buone prove fatte dal Governo nell'esercizio delle strade ferrate, come se ne hanno per l'esercizio delle società private.

Il governo meno speculatore delle società prenderà misure d'ordine più efficaci di quelle prese dalle società stesse e quindi i disastri saranno meno frequenti. D'altronde le ferrovie non sono semplici impieghi di capitali, ma vere arterie della vita delle nazioni e quindi lasciarle in mano d'una società potrebbe diventare assai pericoloso quel giorno in cui essa si ponesse ad esercitare il commercio in conto proprio. Un monopolio e dei più formidabili sarebbe bello e creato.

A me dunque pare sia prematura ogni discussione sull'argomento, fino a che non si conoscono i termini della convenzione di Basilea, ed anche volendone discutere, non parmi debbano accogliersi così facilmente i timori dimostrati dai sigg. Pareto, Ponsiglioni e Genala perché il riscatto e l'esercizio per parte del governo può trovare delle scuse nelle necessità politiche e militari, perché ci salverà da quelle astiosità che in oggi per esempio si traducono nelle tariffe più favorevoli per Marsiglia, che non per Genova, e che una società straniera può mantenere e rinnovare.

Prof. Ponsiglioni. — Replica al prof. Virgilio, dicendo, che anche ammessa la possibilità d'un buon risultato allo esperimento dell'esercizio per parte dello Stato, noi siamo troppo giovani e troppo deboli per tentare la prova.

Dep. Genala. — Il prof. Virgilio ha detto, che prima di giudicare la convenzione di Basilea bisogna conoscere le condizioni, ed in questo ha pienamente ragione. Ma quello che già si conosce e di cui il Governo non si è sognato di fare un mistero, si è l'intenzione di addossare l'esercizio delle linee allo Stato. Ora, io lo ripeto, lo Stato sobbarcandosi a questa immensa amministrazione commetterebbe un errore gravisimo; si sono accampate ragioni politiche, per legittimare questo pensiero ed io sono pronto ad ammetterle per buone finché mi chiederete la separazione delle nostre linee dalla « Sudbahn », ma queste ragioni non sussisteranno quando avremo da regolare soltanto lo esercizio di linee italiane, colla forza che ci dànno le leggi di concessione. Non restano quindi che le ragioni finanziarie e noi già sappiamo per rivelazioni d'uomini implicati in questa faccenda, e del resto facilmente lo indovineremmo, che i concessionari per spogliarsi dei loro diritti, per cedere l'esercizio allo stato vorranno averci il loro tornaconto; e questo tornaconto delle società,

risponde ad un onere, ad un sacrificio per parte dello Stato. Ora lo ripeto, noi non siamo in condizioni di sobbarcarci volentieri a questi pesi.

Se la Prussia sembra spingerci su questa via col suo esempio, non conviene dimenticare che essa si trova in uno stato ben diverso dal nostro. Essa ha una folla di società concessionarie e quindi un mondo di inconvenienti, ha le casse pubbliche rigurgitanti d'oro, ed ha finalmente il sig. di Bismarck che vuole bismarckeggiare la Germania, stendere le mani sulle ferrovie della Sassonia, della Baviera, del Wurtemberg, concentrare in proprie mani tutta la vita alemanna, onde dominarla a sua posta. Ma presso di noi tutte queste circostanze non esistono. Noi non moltiplicità di compagnie concessionarie, non casse troppo colme, non princìpi di Bismarck alla direzione degli affari e quindi l'esempio della Germania assolutamente non calza per noi.

Il prof. Virgilio ha accennato alla guerra delle tariffe che può muovere ai nostri empori una società che pure esercitando linee italiane abbia interessi in Francia e sulle ferrovie che metton capo al Mediterraneo; ma come può questo accadere, se lo Stato nell'atto di concessione si riserva il diritto di fissare il *maximum* delle tariffe? Come può pensarsi che una società sia disposta a sacrificare l'interesse che ha qui e che rappresenta 100, all'interesse che può avere sul tronco francese e che in ogni caso non sarà mai che di 40 o 50? Si è detto che ragioni militari consigliano di lasciare lo esercizio allo Stato ma io non comprendo queste ragioni, mentre in forza delle convenzioni vigenti, ogni qualvolta lo stato ne fa richiesta, le compagnie son tenute a trasportare soldati, materiali, cannoni, ed anzi ad abbandonare il movimento dei treni agli ufficiali addestrati in questo servizio?

Io quindi conchiudo ancora una volta, che dal momento che il riscatto è, e non può essere che oneroso, dal momento che ad esso si pensa di far seguire lo esercizio e che questo sarebbe sotto molti aspetti rovinoso, meglio vale lasciare le cose come si trovano, respingere senz'altro le convenzioni proposte.

Pareto. — Il prof. Virgilio ha detto che i difetti lamentati nell'amministrazione governativa possono sparire col tempo, che in media i funzionari dello Stato sono abili quanto quelli delle compagnie. Io non nego entrambe queste affermazioni, ma sostengo che non è l'abilità, ma i mezzi di farla valere, che manca

agli impiegati nelle amministrazioni governative, mentre questi mezzi si hanno in seno a società di privati.

In quanto alla lusinga che il sistema burocratico si muti in meglio, io non voglio respingerla e solo mi limito a dire, modificatevi prima e poi vi concederò l'esercizio della strade ferrate.

La seduta è sciolta.

Seconda Riunione (3 febbraio)

Marchese Camillo Pallavicini presenta una memoria tendente a dimostrare maggiormente la tesi sostenuta ieri che lo Stato deve assumersi lo esercizio delle ferrovie.

Prof. Cogorno. — Nel rendere omaggio alla splendida forma ed alla logica serrata con la quale i sigg. Pareto e Genala, hanno esposto le loro opinioni sulla importante quistione che si discute, io non posso dissimulare che non divido interamente queste opinioni. Essi vorrebbero affidare lo esercizio delle ferrovie a delle società, alle quali si lascerebbe una grande libertà d'azione, onde possano far valere nel modo più ampio questa ricchezza, che sono le strade ferrate. Ebbene, signori, questa piena libertà concessa a compagnie private, a me sembra un pericolo vero per lo Stato e pei cittadini, imperocché non essendo possibile la concorrenza, la libertà della compagnia si risolverebbe in un monopolio estremamente nocivo agli interessi del contribuente, e verrebbe a creare una posizione eccezionalmente vantaggiosa a questa compagnia a scapito degli interessi legittimi del pubblico.

Ma vi sono altri punti, sui quali io non mi accordo cogli onorevoli che mi hanno preceduto nella discussione. Per esempio essi hanno detto e ripetuto che il governo è cattivo amministratore, ed io non mi sento disposto ad accettare come un postulato questa affermazione. Ammetto perfettamente che talvolta ed in talune amministrazioni si siano commessi degli errori, ma non parmi legittima la conseguenza che quindi si debba sbagliar sempre; che il governo sia senz'altro un cattivo amministratore e che per contro le compagnie facciano tutto a dovere.

Abbiamo buoni ed eccellenti impiegati al servizio del Governo, come al loro ne hanno le compagnie, e quindi a parità

di mezzi, pari deve essere quanto meno il risultato dell'esercizio.

D'altronde se noi esaminiamo le condizioni attuali delle società che si vorrebber dimettere, vediamo chiaramente che respingere il riscatto oggi, vale lo stesso che doverlo subire domani quando le compagnie non potranno trascinare più oltre la loro esistenza, e quindi tanto vale accettarlo oggi, quando la situazione non è ancora compromessa, risparmiando così al credito del paese il colpo mortale che gli porterebbe il fallimento anche di una sola tra queste grandi società.

Si è detto ancora, e si è ripetuto che qualora il Governo avocasse a sé lo esercizio di tutte le linee italiane, verrebbe ad assumere tale influenza nel paese, che la libertà correrebbe di ben gravi rischi, le minoranze dovrebbero subire la legge e l'arbitrio del partito che tiene il potere. Anche questo io non sono disposto ad ammettere così pienamente. La influenza del Governo esercente delle ferrovie, non sarebbe per certo maggiore di quella che esso gode oggi, che colle convenzioni esistenti può dettare le leggi alle compagnie, oggi che per una manovra elettorale può aggiungere o togliere un treno, concedere o negare una stazione, com'è occorso vedere in più d'una provincia italiana.

Io quindi concludo dicendo di non vedere questo gran male nel riscatto e nell'esercizio per parte dello Stato delle strade ferrate, trovarvi anzi una garanzia di equità pei cittadini, una salvaguardia contro gli accidenti ferroviari. Se l'indole di questa conferenza non me lo vietasse, potrei addurre a conforto delle mie opinioni l'autorità di molti economisti e statisti inglesi specialmente, e tra questi del sig. Roberto Peel [3], l'amante appassionato del liberismo e che pure in questa materia era disposto ad accettare l'intervento dello Stato.

Pareto. — Giammai mi è occorso d'intendere come questa sera sostenute così brillantemente ragioni favorevoli alla mia tesi.

La libertà lasciata alle compagnie e che il prof. Cogorno crede un pericolo, è invece un gran bene per il paese, giacché quando esse abusando della loro libertà, trasgrediscono ai propri do-

3. Sir Robert Peel, uomo di stato inglese, 1788-1850, riorganizzatore del partito conservatore.

veri, si erigono in monopolizzatrici, il cittadino che sa le compagnie non essere più protette dall'egida del governo, si rivolgerà più facilmente ai Tribunali ed otterrà più pronta riparazione, che se avesse dovuto correre la via lunga e spinosa dei ricorsi amministrativi.

E seguitando i ragionamenti del prof. Cogorno, ammetto con lui che la media abilità del personale governativo sia uguale ed anche superiore a quella del personale al servizio di compagnie private, ma ciò in cui dissento è la illazione che ne trae, che cioè il prodotto utile di queste due classi di lavoratori debba essere uguale. E la ragione di questa disuguaglianza sapete qual è? La ragione si è che il governo non colloca l'individuo in quel posto che gli conviene, per cui incarica un avvocato di lavori pubblici, e un ingegnere di belle arti, per cui si vide un giurisperito preposto alle locomotive e ai vagoni. E poi nella burocrazia governativa manca quell'anima e quello stimolo che si trova in una società bene organizzata in cui ognuno è figlio delle sue opere, e i lucri, le promozioni rispondono, non al grado di anzianità, ma all'intelligenza, al lavoro, alla produzione.

E se il governo convinto che col sistema vigente nei suoi uffici, le ferrovie non potrebbero camminar bene, si decidesse a fare di questo esercizio un corpo autonomo, isolato, sottoposto al solo controllo del parlamento forse che si eviterebbero tutti gli inconvenienti lamentati? Io credo di no perché il controllo esercitato dalla Camera sarebbe illusorio e quando il cittadino avesse dei reclami a proporre dovrebbe attendere due o tre anni prima di vedere ad essi fatta giustizia, come accade già oggi ai petizionari.

Il prof. Cogorno ha detto, citando dei fatti, che oggi colle convenzioni esistenti il governo ha fatto dell'aggiunta, o della soppressione d'un treno un'arma elettorale, ed io lo ringrazio di avermi indicato tali fatti, perché essi provano ad evidenza il pericolo al quale si andrebbe incontro affidando l'esercizio al governo. Se col potere indiretto di cui oggi gode ha fatto tanto, che sarà quel giorno in cui i 50/m. impiegati delle ferrovie dipenderanno da lui direttamente? L'unico rimedio sta ancora nella libertà, e le compagnie liberate dalle pressioni governative non si presteranno molto probabilmente a queste manovre che il prof. Cogorno deplora.

Del resto io credo che il governo riscattando le linee potrebbe benissimo concederne lo esercizio a qualche nuova compagnia anche senza l'esca della sovvenzione, la quale era accordata onde assicurare ad essa l'interesse ragionevole del capitale impiegato nella costruzione della linea. Dal momento che non si tratasse che dell'esercizio, questo interesse non avrebbe più ragione d'essere ed anzi lo Stato potrebbe domandar lui una somma, come garanzia pel materiale mobile che accorderebbe alla nuova compagnia.

Genala. — Risponderò innanzi tutto alle argomentazioni del march. Pallavicini mostrandogli che il suo scrupolo costituzionale è in vero eccessivo, mentre nessun filosofo ch'io mi sappia ha riconosciuto nel potere sovrano l'obbligo di esercitare le ferrovie, e mentre tutti gli Stati più costituzionali d'Europa si sono sbarazzati di questo esercizio.

Il prof. Virgilio ricordando ieri la cifra per la quale l'esercizio delle ferrovie gravita sul nostro Bilancio ha dimenticato di dirci che questa somma non è un dono a fondo perduto, che il Governo fa alle Compagnie assuntrici, ma è pure ed in certo qual modo un compenso pei servigi che ne riceve, e per gli speciali diritti dei quali gode di fronte alle stesse. Esso infatti ha facoltà di imporre treni i quali non sono di alcun utile alle Società e che il Governo crede conveniente di stabilire per ragioni d'ordine, o per ragioni politiche, senza dover per questo corrispondere altre somme. Fa trasportare gratuitamente le poste. Trasporta col 78% di ribasso i militari e tutti gli addetti al Ministero della Guerra e a quello della Marina.

Ha facilitazioni vistose per gli Impiegati delle altre Amministrazioni e per tutti i trasporti che si eseguiscono nell'interesse dello Stato.

Ora tutti questi vantaggi sparirebbero, il giorno in cui lo Stato si assumesse il diretto esercizio delle ferrovie, e la cifra di perdita rimarrebbe netta a suo carico.

Questo è necessario di ricordare, quando ci si pone innanzi la cifra dichiarata ieri dal prof. Virgilio di 55 milioni, se si vuole giudicare la quistione con piena cognizione di causa.

Il prof. Cogorno ci ha detto: se non riscattate oggi le ferrovie, vi ricadranno domani sulle braccia quando le Società saranno fallite, ma io non credo che ci troviamo a tal punto. È ve-

rissimo che esse non nuotano in un mare di latte, ma la colpa di questa loro situazione bisogna rintracciarla nei patti che legano quelle Società al Governo. Mutiamo i patti ed esse potranno vivere una vita florida e feconda di beni economici pel paese.

In quanto all'appoggio che il prof. Cogorno ha creduto di trovare negli statisti inglesi da esso citati, non mi pare sia molto influente giacché essi parlavano di condizioni ben diverse da quelle in cui ci troviamo noi al presente, ed anzi Roberto Peel il cui nome fu pronunziato a sostegno di idee contrarie alle mie, se appoggiò l'idea d'un riscatto era unicamente dal punto di vista di dare allo Stato un mezzo per poter frenare gli abusi delle Società non per sostituirlo ad esse.

Del resto, io combattendo il riscatto e l'esercizio governativo delle ferrovie non obbedisco ad idee preconcette, ma sì bene ai resultati d'uno studio accurato e profondo del difficile problema che ci tiene occupati.

Prof. Ponsiglioni. — Malgrado le ragioni svolte ieri dal prof. Virgilio e quelle che oggi espone il prof. Cogorno, io tengo immutata la mia prima opinione, doversi cioè combattere il progetto del riscatto, perché ad esso vedo seguitare come inevitabile conseguenza l'esercizio per parte dello Stato, non essendovi pel momento in Italia società che sia al caso di assumere questa importante amministrazione.

Gli oppositori hanno detto che una Società padrona delle ferrovie può farsi monopolizzatrice a danno dei privati interessi, ma io non so riconoscere legittimo questo timore perché allora per tema di monopolio, lo Stato dovrebbe assumersi pure l'esercizio d'ogni ramo d'attività commerciale, e perché parmi che con una buona legge che lasci aperta ai cittadini la via dei Tribunali, non si hanno a paventare soprusi e prepotenze. Si è detto dai nostri avversari che la regolarità colla quale il Governo esercita il servizio delle poste è una garanzia del buon uso che esso farebbe delle ferrovie, quando queste ricadessero nelle sue mani, ed una prova che i Governi non sono sempre i cattivi amministratori che vuolsi far credere. Ma ci sia permesso rispondere, che una grande, ma enorme differenza esiste tra la semplicità del servizio postale, e la complicazione d'un esercizio ferroviario. In quello un uffizio spedisce, l'altro riceve, mentre in questo il materiale mobile, la vigilanza della linea, i continui pericoli di

funesti accidenti da scongiurare, costituiscono tanti, e così importanti rami di servizio da rendere inevitabile una certa complicazione. Un paragone quindi tra i due servigi è impossibile, e l'addurre lo esempio dell'Amministrazione postale a sostenere la bontà dell'esercizio ferroviario in mano allo Stato, è lo stesso che paragonare un ruscelletto che scorre nella campagna, all'imponente maroso che flagella le rive del mare. Si è detto ancora dai nostri contraddittori che ragioni militari impongono di lasciare allo Stato l'esercizio delle ferrovie. Ma in grazia, dove trovate la ragione per giungere dalle premesse alla conclusione? E forse che con buone convenzioni ferroviarie non si può provvedere ad ogni emergenza di siffatta natura? E quando la guerra colle sue necessità imperiose rumoreggiasse alle frontiere, chi negherebbe allo Stato la facoltà di costringere le ferrovie a supplire a tutte le richieste dell'autorità militare?

Un ultimo argomento che io ho inteso invocare è quello che ad ogni costo conviene accettare il riscatto, perché questo è l'unico mezzo di emancipare lo Stato dai capitali stranieri.

Io lo confesso, non arrivo a comprendere questo odio contro i capitali che ci vengono dall'Estero, che forzatamente si impiegano dal nostro paese, che hanno il loro tornaconto a promuovere le industrie e la produzione Italiana, che imprimono moto alla nostra vita commerciale e industriale. In cose economiche la poesia è un cattivo ausiliario e finché i nostri avversari non abbiano trovato argomenti più vigorosi a sostegno delle loro idee, io manterrò le mie opinioni circa il riscatto che ci si vorrebbe far parere un'operazione brillante, o quanto meno patriottica e che io persisto a credere rovinosa sotto il punto di vista economico.

Pareto. — Io ringrazio la Società della cortese attenzione che ha prestato all'argomento da me proposto, e ringrazio quei gentili che vollero prendere parte alla discussione. È tempo che in Italia si studino e si dibattano i grandi problemi d'interesse generale, prima che essi giungano alla decisione inappellabile del parlamento, giacché quando la illuminata coscienza del pubblico si sia pronunziata sovra di essi, l'atto legislativo sarà più equo, e più informato ai princìpi ed agli interessi che dominano il paese.

La seduta è sciolta dopo alcune parole di encomio pronunziate dal Presidente.